

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

29 lutego | Nr. 4. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

22.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 lutego 1932 r. Nr. O. A. V. 201/1 o zmianach i uzupełnieniach „Instrukcji Biurowej" dla Ministerstwa Komunikacji.

„Instrukcję Biurową" dla Ministerstwa Komunikacji, zatwierdzoną przezemnie rozporządzeniem z dnia 27 sierpnia 1931 r. Nr. I/2/7549/31 (Dz. Urz. M. K. Nr. 18, poz. 126) zmieniam i uzupełniam jak następuje:

1) Ustęp 6 § 7 otrzymuje następujące brzmienie: „W sprawach osobowych, dotyczących funkcjonarjuszów Ministerstwa Komunikacji jakoteż emerytów M. K. i P. K. P. załatwianych przez Biuro Personalne, znakiem akt jest cyfra, którą się oznacza wszystkie pisma, jakie w sprawach danego funkcjonarjusza lub emeryta ukazały się w Ministerstwie w ciągu trwania stosunku służbowego funkcjonarjusza M. K. względnie w ciągu pobierania zaopatrzenia emerytalnego przez emeryta".

2) w § 13 w ust. 2 w wierszu trzecim między znakiem „ Nr." a słowami „nadeszłego pisma" wstawia się wyrazy „i datę".

3) W § 26 wprowadza się następujące zmiany: na końcu ustępu 1 wstawia się następujące nowe zdanie: „Oferty wpisuje się do kartoteki dopiero po ich otwarciu w dniu przetargu"; na końcu ust. 5 dodaje się słowa:

„Do rubryki 4-tej kartoteki wpisuje się w razie potrzeby, a przy pismach „z urzędu" zawsze, krótką treść tego pisma, które jest pierwsze w danej (konkretnej) sprawie. Przy pismach „z urzędu" wpisuje się w tej rubryce zamiast „nadawcy", znak „Z. U.".

W rubryce 6-tej notuje się:

a) przy pierwszem piśmie w danej konkretnej sprawie, wszystkie późniejsze N-ry porządkowe (z rubryki 1-szej kartoteki), odnoszące się do tej sprawy,

b) przy pismach późniejszych w danej sprawie (n. p. przy N-rze 8) znak „p" i Nr. porządkowy (z rubryki 1-szej kartoteki) pisma, które poprzednio jako pierwsze z rzędu ukazało się w danej sprawie (n. p. „p. 3") a to celem oznaczenia, że pisma te przechowuje się w teczce przy piśmie pierwszem;

w ust. 8 i 9, w miejsce słowa „aktu" wstawia się wyraz „pisma";

4) w § 32 w ust. 1, w wierszu trzecim uzupełnia się klauzulę zgodności „(„Za zgodność")" słowami: „z rękopisem załatwienia"; w ust. 5 tego samego §-u w wierszu drugim prostuje się błąd drukarski, mianowicie w miejsce słowa „podpisów" wstawia się wyraz „napisów".

5) W § 33 wstawia się na końcu następujące zdanie:

„Jeśli data sporządzenia czystopisu nie odpowiada dacie zatwierdzenia bruljonu załatwienia, należy datę w bruljonie odpowiednio sprostować".

6) W § 34, w ust. 1, w wierszu pierwszym, po słowie „załatwień" wstawia się spójnik „i", po wyrazach zaś „pisma odręczne" w tym samym wierszu wstawia się słowa: „kierowane nazewnątrz Ministerstwa"; w ust. 13 w wierszu pierwszym wyżej oznaczonego §-u skreśla się znaki „§§" a w ich miejsce wstawia się „art."; na końcu § 34 wstawia się następujące dwa nowe ustępy:

„(14) Czystopisy, przeznaczone do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji, przesyła się do Wydziału Administracyjnego w Departamencie Ogólnym, bez dołączania do nich bruljonów załatwień. Po ogłoszeniu czystopisu w Dzienniku, referent notuje na bruljonie załatwienia, w którym N-rze i pod jaką pozycją ogłoszono w Dzienniku Urzędowym czystopis załatwienia".

„(15) Czystopisy, adresowane do poszczególnych Departamentów i Wydziałów wyodrębnionych, wysyła bezpośrednio Oddział Przepisywań".

7) W § 37, ust. 2 w wierszu pierwszym wykreśla się wyraz „kartoteki" a w jego miejsce wstawia się następujące słowa: „pism odnoszących się do tej samej konkretnej sprawy w obrębie danej kategorji"; w ust. 8 w wierszu ostatnim tego samego §-u wykreśla się wyrazy: „przechowuje się".

8) W § 40 ustęp 5 otrzymuje następujące brzmienie:

Nr. pisma tajnego składa się:
1) z litery „T" (tajne),
2) znaku Departamentu i Wydziału (zał. Nr. 9),
3) N-ru porządkowego rejestru pism tajnych (zał. Nr. 20).

Przykład:
T. R. O. 16 „(Tajne, Departament Ruchu, Wydział Ogólno-Ruchowy).";

na końcu tegoż §-u 40-go wstawia się następujący nowy ustęp:

„(13) Przepis §-u 38 ma analogiczne zastosowanie również do akt tajnych".

9) W załączniku Nr. 8 „Kartoteka pism" (str. 29) wykreśla się dwie ostatnie rubryki a w ich miejsce ustanawia się trzy następujące nowe rubryki:

1) oznaczanie łączności pism,
2) data złożenia pisma do teczki,
3) data przekazania pisma do składnicy akt.

10) W załączniku Nr. 14 „Nagłówek czystopisu" (str. 33) w rubryce „Na Nr." w stosownym odstępie wstawia się słowa: „z dnia . . . .".

11) Ustanawia się druk rejestru pism tajnych jako załącznik Nr. 20 do §-u 40, którego wzór jest następujący:

Zał. Nr. 20.
(do § 40).

Rejestr pism tajnych.

Nr. porządkowy pisma	Data wejścia pisma	Nadawca	Obcy Nr. pisma i data	Treść pisma	Bieg pisma	Data: złożenia pisma do teczki	Data: przekazania pism do składnicy akt
p. n.							
p. n.							

Powyższe zmiany i uzupełnienia polecam przeprowadzić odręcznie we wszystkich egzemplarzach Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji.

23.

Nr. P 1/17799/31 z dnia 29 stycznia 1932 r. w sprawie opłat za pomieszczenie, uiszczanych przez pracowników delegowanych na kursy.

Pracownicy zamiejscowi delegowani na kursy uruchamiane przez Ministerstwo Komunikacji wzgl. Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, mają prawo do korzystania z bezpłatnych pomieszczeń tylko wówczas, jeśli nie pobierają odszkodowania za delegacje w formie diet lub ryczałtów.

Przez ryczałt nie należy jednak rozumieć zapomóg miesięcznych w wysokości 50 złotych, jakie pobierają pracownicy żonaci, delegowani na kursy rachunkowo-handlowe wzgl. handlowo-taryfowe.

24.

Nr. P. O. X. 138/3/32 z dnia 13 stycznia 1932 r. w sprawie uzupełnienia „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Nr. A. 5".

Na stronicy 56 „Przepisów Nr. A. 5" w programie egzaminu ustnego na maszynistę urządzeń sta-

łych wstawia się w punkcie 6) po wyrazach „urządzeń maszynowych" wyrazy „**w elektrowniach zaś przepisów o obsłudze elektrowni i tablicy rozdzielczej**".

25.

Nr. P. U. 1 813 2 z dnia 5 lutego 1932 r. w sprawie zasiłku dla pracowników nieetatowych za czas ćwiczeń wojskowych.

Przepis ustępu drugiego § 58 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), który przewiduje dla pracownika nieetatowego, mającego na utrzymaniu rodzinę (żonę, dzieci), zasiłek za czas ćwiczeń wojskowych, nie uzależnia zaliczenia żony do rodziny pracownika od warunków wymienionych w art. 4 ustawy uposażeniowej z dnia 9 października 1923 r. względnie od faktu pobierania na żonę dodatku ekonomicznego. Okoliczność zatem, że żona pracownika z powodu pobierania uposażenia lub zaopatrzenia nie jest zaliczona do rodziny pracownika, nie stanowi dowodu zaprzeczenia faktu utrzymywania jej przez pracownika, gdyż, jak to już zaznaczono w wyjaśnieniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 maja 1930 r. Nr. P. 2/9033/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 16, poz. 129), obowiązek utrzymywania żony, bez względu na jej osobisty stan majątkowy, w myśl ustaw cywilnych ciąży formalnie na mężu.

SPRAWY FINANSOWE.

26.

Nr. F. D. IV. 31/5/1931 z dnia 21 stycznia 1932 r. Przedruk zarządzenia Ministerstwa Poczt i Telegrafów Nr. 2759/10 z dnia 21 grudnia 1931 r., ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Poczt i Telegrafów Nr. 1 z dn. 11/I. 1932 r. pod poz. 12.

Organa władz i urzędów, uprawnione do wstępu do czynnych wagonów (przedziałów) pocztowych.

W porozumieniu z Ministerstwami: Komunikacji, Skarbu, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych oraz z Najwyższą Izbą Kontroli zarządza się co następuje:

1. Prawo wstępu do czynnego wagonu (przedziału) pocztowego posiadają:

a) kolejowe organa rewizyjne i naczelnicy urzędów stacyjnych oraz dyżurni ruchu, celem kontroli osób jadących w wagonie (przedziale) pocztowym;

b) funkcjonarjusze kolejowi wykonujący techniczną kontrolę pociągu, dla sprawdzenia w razie potrzeby urządzeń hamulcowych, oświetlenia i ogrzewania;

c) organa urzędów celnych w asyście naczelnika najbliższego urzędu pocztowego lub jego zastępcy, dla przeprowadzenia celnej rewizji wagonu (przedziału) pocztowego;

d) delegaci kontroli państwowej w asyście kierownika pociągu lub z dyżurnym ruchu, celem sprawdzenia, czy w wagonie (przedziale) pocztowym niema obcych ładunków lub pasażerów;

e) władze wymiaru sprawiedliwości (sędziowie - prokuratorzy) lub organa policji państwowej, działające w zastępstwie lub na zlecenie władz wymiaru sprawiedliwości, w wypadkach przewidzianych prawem *). Organom tym ma towarzyszyć naczelnik najbliższego urzędu pocztowego lub jego zastępca.

2. Wymienione w pkt. 1 organa mogą przebywać w wagonie (przedziale) pocztowym, tylko podczas postoju pociągu na stacji kolejowej.

Przed wejściem do wagonu (przedziału) pocztowego wymienione organa mają się wylegitymować kierownikowi poczty ruchomej tak co do osoby, jak i co do upoważnienia. Upoważnienia dla powyższych organów wydają ich władze.

Władze wymiaru sprawiedliwości (sędziowie - prokuratorzy) są upoważnione wchodzić do wagonu (przedziału) pocztowego w wypadkach przewidzianych prawem, z mocy wykonywania służby, wobec czego nie legitymują się co do upoważnienia, lecz tylko co do osoby.

Również dla kierowników urzędów celnych wystarcza wylegitymowanie się co do osoby.

Legitymowanie się naczelników stacyj i dyżurnych ruchu nie jest konieczne, jeżeli co do ich cha-

---

*) Wyciąg z kodeksu postępowania karnego (Dz. U. R. P. Nr. 33 z r. 1928 poz. 313).

Art. 142. § 1. U osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa wolno dokonywać rewizji osobistej lub domowej celem ich ujęcia, wykrycia dowodów winy albo przedmiotów uzyskanych przez przestępstwo lub ulegających konfiskacie.

§ 2. U innych osób lub w innych miejscach wolno dokonywać rewizji tylko wtedy, jeżeli zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że się tam znajdują: osoba podejrzana o przestępstwo albo przedmioty stanowiące dowód przestępstwa, uzyskane przez przestępstwo lub ulegające konfiskacie.

Art. 146. Rewizji w pomieszczeniu urzędu państwowego lub samorządowego, dokonywa się po zawiadomieniu przełożonego lub jego zastępcy.

Art. 150. § 1. Jeżeli rewizji dokonywa nie sędzia to winien okazać osobie, u której rewizja ma się odbyć polecenie sądowe.

§ 2. W wypadkach niecierpiących zwłoki, jeżeli polecenie sądowe nie mogło być wydane przed rewizją, należy zwrócić się do sądu o zatwierdzenie rewizji i doręczyć je w ciągu czterdziestu ośmiu godzin po odbyciu rewizji osobie, u której ją przeprowadzono.

Art. 251. Jeżeli w toku dochodzenia zachodzi potrzeba:

b) przedsięwzięcia czynności ustalającej ślady przestępstwa, a należy przypuszczać, że na rozprawie głównej bez odczytania protokółu tej czynności ślady nie dałyby się odtworzyć;

c) przesłuchania pod przysięgą świadka, którego zeznanie ma doniosłe znaczenie, a zachodzi obawa, że świadek nie będzie mógł się stawić na rozprawę główną; to sędzia śledczy lub sąd grodzki na wniosek prowadzącego dochodzenia dokonywa tych czynności.

Art. 254. Jeżeli sędziego niema na miejscu a zwłoka groziłaby zanikiem śladów lub dowodów przestępstwa, to prokurator albo policja państwowa dokonywa w zastępstwie sędziego czynności wskazanych w art. 251 lit. b), c).

rakteru służbowego nie zachodzą żadne wątpliwości. To samo dotyczy organów kolejowych wykonywujących techniczną kontrolę pociągu na stacji wyjściowej lub końcowej. W razie wątpliwości lub trudności wylegitymowania się, należy zażądać obecności kierownika pociągu.

3. Osoby zgłaszające się do wagonu (przedziału) pocztowego na stacjach przydrożnych, jako organa kolejowe uprawnione do przeprowadzenia kontroli jadących osób lub kontroli technicznej, mogą wchodzić do wagonu tylko w asyście dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu.

4. Organa wymienione w pkt. 1 mają przeprowadzać zlecone im czynności, w obecności kierownika poczty ruchomej i w taki sposób, aby nie tamować czynności funkcjonarjuszów pocztowych.

5. Rewizja celna wagonów (przedziałów) pocztowych na stacjach granicznych winna być dokonywana zasadniczo po całkowitem wyładowaniu lub przed załadowaniem wagonu (przedziału) pocztowego *).

Rewidowanie wagonu z ładunkiem jest dozwolone tylko w uzasadnionych okolicznościach.

O uzasadnionej potrzebie rewizji celnej wagonu z ładunkiem decyduje organ celny.

6. Władze pocztowe i celne ustalają w razie potrzeby te stacje, na których organa celne mogą przeprowadzać rewizję celną wagonów (przedziałów) pocztowych bez asysty naczelnika urzędu pocztowego i podają je do wiadomości właściwym urzędom.

7. Organa celne wstępujące do wagonu (przedziału) pocztowego, mają być umundurowane.

8. Organ celny, władzy sądowej lub policji państwowej, ma prawo zażądać od kierownika poczty ruchomej wyłączenia przesyłki pocztowej od dalszego transportu i skierowania jej do wskazanego urzędu. Przeszukiwanie sortownic listowych i szuflad z przesyłkami jakoteż przeglądanie worków i wiązanek listowych przez wymienione organa jest jednakże wzbronione ze względu na tajemnicę urzędową i listową oraz materjalną odpowiedzialność poczty **).

Żądanie wyłączenia zakwestjonowanej przesyłki pocztowej ma być doręczone na piśmie.

9. Fakt przeprowadzenia rewizji przez organa, wymienione w pkt. 1 ma kierownik poczty ruchomej zanotować w sprawozdaniu służbowem, podając imię i nazwisko organu rewizyjnego oraz pochodzenie, numer i datę upoważnienia. W wypadkach, w których upoważnienie nie jest wymagane należy zanotować w sprawozdaniu służbowem pochodzenie, numer i datę wystawienia legitymacji stwierdzającej charakter służbowy organu rewizyjnego. Gdy chodzi o dyżurnych ruchu, kierowników pociągów, kolejowe organa wyznaczone do technicznej kontroli pociągu oraz organa celne na stacjach granicznych, wystarcza zanotować w sprawozdaniu służbowem tylko nazwisko i charakter służbowy dotyczącego organu.

Pisma złożone przez organa wymienione w pkt. 8, dotyczące wyłączenia przesyłki od dalszego transportu, winny być dołączone do sprawozdania służbowego.

10. Przełożeństwa poczt ruchomych mają wpisywać rewizje dokonane przez organa władz i urzędów wymienionych w pkt. 1 do wykazu rewizyj poczt ruchomych, przedstawianych każdego miesiąca dyrekcji poczt i telegrafów.

Niezależnie od wymienionego wykazu, należy donosić zaraz dyrekcji poczt i telegrafów:

a) o każdym wypadku rewizji poczty ruchomej, dokonanej przez organ władzy sądowej lub policji państwowej;
b) o każdym innym wypadku rewizji, podczas której stwierdzono jakiekolwiek uchybienia.

*) Organ celny jest uprawniony pozatem do wykonywania nadzoru celnego przy wyładowaniu lub załadowaniu poczty do wagonu (przedziału) pocztowego.

**) Na żądanie jednak organu celnego personel poczty ruchomej ma okazać temu organowi zawartość szuflad i schowków.

27.

Nr. F. D. VI. 66/8 z dnia 26 stycznia 1932 r. w sprawie zwrotnego przekazania cedułą obciążającą należności (zwrotnego odkartowania) rachunku przedpłaty w komunikacjach międzynarodowych.

Czeskosłowackie Koleje Państwowe skarżą się, że stacje Polskich Kolei Państwowych nie stosują się do przepisu, ogłoszonego w „Dodatku do Dz. T. i Z. K." z dnia 31 grudnia 1929 Nr. 15, poz. 61, zmieniającego „Uwagę" do p. 6 § 26 „Wspólnych przepisów ekspedycyjnych dla międzynarodowego przewozu towarów kolejami żelaznemi".

Na podstawie wymienionego przepisu stacja przeznaczenia przesyłki powinna w wskazanych komunikacjach zwrotnie przekazać cedułą obciążająca na stację nadania **sumę tych wszystkich należności, które nadawca na skutek oświadczenia w liście przewozowym wziął na swój rachunek;** od obiorcy wolno w tym wypadku żądać i pobierać tylko te należności nieobjęte oświadczeniem nadawcy, zamieszczonem w liście przewozowym.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych polecą pouczyć odpowiednio pracowników ekspedycyjnych i kasowych, by przepis powyższy był w danych komunikacjach ściśle wykonywany.

28.

Nr. F. R. II/17/5 z dnia 26 stycznia 1932 r. w sprawie podatku państwowego od energji elektrycznej.

W związku z wprowadzeniem państwowego podatku od energji elektrycznej ustawą z dnia 17 grudnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 112 z 31/12. 1931 poz. 880) Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom, iż po myśli art. 4 powołanej ustawy **obowiązaną jest** każda Dyrekcja — jako sprzedawca energji elektrycznej (wytwarzanej przez własne elektrownie, jako też zakupionej z obcych elektrowni)

pracownikom swoim osobom i instytucjom prywatnym **do obliczenia i poboru** kwot podatku wraz z dodatkiem komunalnym, przypadającego od odbiorcy, przy regulowaniu przez odbiorcę należności za energję elektryczną.

Pobrane kwoty z tytułu wspomnianego podatku państwowego zarachują Dyrekcje na depozyt i w tym celu utworzą w schemacie zarachowania w rachunku Nr. 7 w koncie 2 „Podatki Skarbowe" nowe subkonto 5 „Podatek od energii elektrycznej", natomiast pobrany łącznie z podatkiem państwowym — dodatek komunalny w razie uchwalania go przez stanowiące organa samorządowe — zarachują Dyrekcje na konto Nr. 3 „Podatki komunalne", na osobnym subkoncie p. t. „Dodatek Komunalny do państwowego podatku od energji elektrycznej".

Energja elektryczna zużyta dla celów własnych przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe jest zwolnioną od opodatkowania.

29.

Nr. F. D. III. 20/4 z dnia 29 stycznia 1932 r. w sprawie przejazdów uczniów niektórych szkół wojskowych.

Wykaz szkół podchorążych, ogłoszony zarządzeniem Nr. F. D. III. 20/18 z 31.XII. 1931 w Dz. Urz. M. K. Nr. 1 z 1932 r. uzupełnić jak następuje:

„8) Szkoły podchorążych marynarki wojennej w Toruniu".

30.

Nr. F. D. I. 1/7 z dnia 17 lutego 1932 r. Zmiana „Tymczasowych Przepisów w sprawie rejestracji przesyłek nadanych i przybyłych w komunikacji miejscowej".

Z ważnością od dnia 1 marca 1932 r. należy w „Tymczasowych Przepisach w sprawie rejestracji przesyłek nadanych i przybyłych w komunikacji miejscowej" ogłoszonych w Dz. Urz. M. K. Nr. 16 z dnia 12 sierpnia 1931 r. poz. 120 przeprowadzić następujące zmiany:

1) W § 1 (str. 137) skreślić cały punkt 6. Numerację następnych punktów „7 i 8" zmienić na „6 i 7".

2) W § 3 (str. 138) punkcie 1 po wierszu 6-tym dodać nowy ustęp następującej treści: „W wykazach przesyłek przybyłych rejestruje się w oddzielnej na ten cel przeznaczonej rubryce należność rejestracyjną".

SPRAWY RUCHOWE.

31.

Nr. R. O. V/133/1/32 z dnia 1 lutego 1932 r. w sprawie stosowania środków zapobiegawczych przeciw zbieganiu wagonów ze stacji na szlak.

Wobec często powtarzających się zbiegnięć wagonów ze stacji na szlak, Ministerstwo Komunikacji przypomina konieczność stosowania należytego zabezpieczenia wagonów od samoczynnego potoczenia się, w szczególności zaś należy zwrócić uwagę na powyższe na stacjach położonych na pochyleniu, jako też i na stacjach, na których od wjazdowych zwrotnic rozpoczyna się spadek w stronę szlaku.

Z uwagi na to, że zbiegnięcie wagonów może nastąpić wskutek niepodklinowania, niesprzęgnięcia lub niezahamowania wagonów, czy to znajdujących się na postoju, czy też w czasie odczepiania ich od pociągu lub podczas manewrowania i spowodowane bywa niestosowaniem się służby stacyjnej lub pociągowej do obowiązujących postanowień przepisów ruchu (pkt. 4 i 15 art. 7 „Przepisów Ruchu", obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych Warszawskiej, Radomskiej i Wileńskiej; pkt. 7 i 23 § 81 i § 83 „Przepisów Ruchu" obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej; Art. 43 „Przepisów dla służby Ruchu", obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej) — Ministerstwo Komunikacji wzywa tak personel wykonawczy, jak i nadzorczy do ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów i do stosowania jaknajdalej idących środków zapobiegawczych przeciw samoczynnemu potoczeniu się wagonów na szlak.

Badanie przyczyn zbiegnięć wagonów wykazało, że niejednokrotnie zbiegnięcia spowodowane zostały wskutek samowolnego oddalenia się ze swych posterunków kierowników pracy manewrowej (kierowników pociągów) lub też hamulcowych, obsługujących końcowy hamulec albo wskutek dokonywania przetaczania wagonów z odrzutem na stacjach, gdzie tego rodzaju manewry są zabronione.

Uznając tego rodzaju lekceważenie swych obowiązków przez pracowników za wysoce karygodne— Ministerstwo Komunikacji poleca winnych dopuszczenia się tego rodzaju występku służbowego usuwać od wykonywania zleconych im czynności i pociągać ich do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Dyrekcje Okręgowe polecą specjalnie Zawiadowcom stacyj i dyżurnym ruchu stacyj położonych na pochyleniu oraz Kontrolerom Ruchu, na których odcinkach tak położone stacje lub mijanki się znajdują — roztoczyć szczegółowy nadzór nad odpowiedniem wykonywaniem zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia przez powołanych do tych czynności pracowników, przyczem, w razie ujawnienia braku takiego nadzoru — winnych należy pociągnąć do surowej odpowiedzialności.

32.

Nr. R. O. III. 59/16/30 z dnia 3 lutego 1932 r. w sprawie książek zażaleń na stacjach kolejowych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wyjaśnienia Ministerstwa z dnia 15 stycznia 1930 r. za Nr. IV/1/91/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 2, poz. 27) stwierdzające, że pracownikom kolejowym nieprzysługuje prawo wpisywania zażaleń do stacyjnych książek zażaleń, odnosi się także do urzędników Ministerstwa Komuni-

kacji i Głównej Inspekcji Komunikacji i że urzędnicy ci powinni również swe spostrzeżenia o niedokładnościach zgłaszać wyłącznie w drodze służbowej.

W związku z powyższem w rozporządzeniu Nr. IV/1/91/30 w sprawie książek zażaleń na stacjach kolejowych ogłoszonem w Dz. Urz. M. K. Nr. 2 z dnia 15 lutego 1930 r. na str. 13 w wierszu czwartym od góry należy dopisać odręcznie: „urzędnikom Ministerstwa Komunikacji i Głównej Inspekcji Komunikacji".

ZARZĄDZENIA CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI PRZEWOZÓW P. K. P.

33.

Nr. 147/32 z dnia 22 stycznia 1932 r. w sprawie zmian i uzupełnień w Podręczniku Statystycznym (Wydanie V — 1931 r.).

Z dniem 1 lutego 1932 r. wszedł w życie Dodatek Nr. 3 do Podręcznika Statystycznego przewozu towarów na P. K. P. (wydanie V roku 1931) zawierający zmiany i uzupełnienia do II i III Części Podręcznika, które należy odręcznie sprostować we wszystkich posiadanych egzemplarzach.

Dodatek ten został wydany w oddzielnej odbitce i wysłany Dyrekcjom dla rozesłania wszystkim którzy otrzymali Podręcznik.

34.

Nr. 115/32 z dnia 16 stycznia 1932 r. w sprawie przewozów tranzytowych przez Polskę, przez porty Gdyni i Wolnego miasta Gdańska.

Taryfy towarowe, obowiązujące na kolejach żelaznych Rzeczypospolitej Polskiej, przewidują specjalny rodzaj przewozów towarów — w komunikacji zagranicznej tranzytem przez Polskę, przez porty Gdyni i Wolnego miasta Gdańska.

Celem należytego ujęcia statystycznego takich przewozów tranzytowych, tak zwykłych, jak i pośpiesznych, towarów zagranicznych, przeznaczonych dla dalszego wywozu przez wspomniane porty drogą morską, lub odwrotnie towarów zagranicznych, przychodzących do stacyj portowych Gdyni i W. m. Gdańska morzem i nadawanych na tych stacjach z przeznaczeniem zagranicę, t. j. przechodzących tranzytem przez Polskę — wprowadza się z dniem 1 marca r. b. następujący sposób rejestracji:

1) Stacja graniczna wejścia przesyłki w granicę Państwa Polskiego sporządza na takie przesyłki kartę rejestracyjną tranzytową koloru zielonego; natomiast portowa stacja docelowa Gdyni lub W. m. Gdańska nie sporządza już na te przesyłki kart koloru różowego, lecz zestawia na nie specjalny wykaz, według załączonego wzoru, który w ostatnim dniu miesiąca zamyka, sumuje ilość tonn oraz niezwłocznie wysyła do Wydziału Kontroli Dochodów w Bydgoszczy, który po otrzymaniu i sprawdzeniu tych wykazów ze wszystkich stacyj portowych, odsyła je do C. B. S. Przewozów w Warszawie.

a) Stacje portowe Gdyni i W. m. Gdańska wszystkie przesyłki przybyłe drogą morską i nadawane następnie na kolej z przeznaczeniem zagranicę, czyli przechodzące przez Polskę tranzytem, sporządzać powinny karty rejestracyjne tranzytowe — zielone, a nie koloru żółtego lub białego, jak dotychczas, i karty te przedkładać dekadami do Wydziału Kontroli Dochodów w Bydgoszczy. Wydział Kontroli Dochodów wysyła je do C. B. S. Przewozów w Warszawie.

Termin nadsyłania tak wykazów, jak i kart rejestracyjnych (punkt 1, 2) do Centralnego Biura Statystyki Przewozów ustala się 10 — 15 dni po miesiącu sprawozdawczym.

35.

Nr. 323/32 z dnia 10 lutego 1932 r. w sprawie symbolizacji liczbowej obcych walut.

Z rozpoczęciem przez Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P., z dniem 1 marca r. b., rejestracji, w komunikacji wewnętrznej, transportów z przybycia i nadania w myśl Tymczasowych przepisów ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 16 z dnia 12 sierpnia 1931 r. pozycja 120 — wprowadza się następującą symbolizację liczbową najczęściej spotykanych w cedułach walut zagranicznych:

Dolary Stanów Zjedn. Amer. Półn.	0
Franki francuskie	1
Franki szwajcarskie	2
Franki złote	11
Guldeny gdańskie	3
Korony czeskie	4
Korony norweskie	12
Leje rumuńskie	5
Liry włoskie	6
Marki niemieckie	7
Pengo węgierskie	8
Szylingi austrjackie	9

Inne waluty obce — poza wyżej wyszczególnionemi należy oznaczać numerem 12 (podobnie jak korony norweskie).

Symbol waluty należy umieszczać w cedułach w ułamku pod nazwą waluty jako mianownik, np.

$$\frac{\text{Guld. gd.}}{3}$$

Za właściwe oznaczenie w cedułach symboli waluty odpowiadają zgodnie z § 6 Części pierwszej Podręcznika Statystycznego przewozu towarów na P. K. P., taksatorzy na stacjach nadania, przeznaczenia i granicznych.

SPROSTOWANIA BŁĘDÓW.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1931 r. Nr. P2/5568/31 w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych (Dz. Urz. M. K. z 1931 r. Nr. 9, poz. 78) należy przeprowadzić następujące sprostowania:

na stronicy 82 w szpalcie drugiej, w 4 wierszu zdołu wykreśla się „i 7" oraz wstawia się po wyrazie „adjunkta" wyrazy „ w rubryce 7 znak detto";

na stronicy 83, w szpalcie pierwszej, w wierszu 14 i 15 wykreśla się wyrazy „lekarzom sanitarnym".

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 2 z 1932 r. w rubryce „Ruch służbowy w Dyrekcjach Okr. Kolei Państw. — Mianowania" mylnie wydrukowano, że Naczelnik W-łu Drog. D. O. K. P. w Radomiu „Inż. Rogoziński Władysław" zamiast **„Inż. Rogiński Marjan"** mianowany został Wicedyrektorem Kolei Państwowych w Radomiu.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 58924. 2.III.32. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

5 kwietnia Nr. 4. Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w styczniu 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w styczniu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 9.669.821 osób i w porównaniu z grudniem r. ub. (31 dzień—10.775.446 osób) zmniejszył się o 10,3%, a w porównaniu ze styczniem r. 1931 (11.209.775 osób) zmniejszył się o 13,7%.

Niezależnie od ogólnego zmniejszenia przewozów pasażerskich ruch pasażerów w kierunku Krynicy i Zakopanego wykazywał pewne ożywienie, a to ze względu na sporty zimowe.

W związku z tem utrzymano nadal bieg pociągów dodatkowych w tej relacji codziennie do 9 stycznia i następnie w każdą sobotę tam i z powrotem w nocy z niedzieli na poniedziałek.

Wskutek sprzyjających warunków atmosferycznych regularność biegu pociągów pasażerskich w styczniu wynosiła 93%.

Przewóz towarów w styczniu r. b. przy 24 dniach roboczych wynosił 3.613.133 tonny (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z grudniem r. ub. (4.516.491 tonn) przy tej samej liczbie dni roboczych zmniejszył się o 20%, w porównaniu zaś ze styczniem r. 1931 (4.857.437 tonn) zmniejszył się o 25,6%.

Naładowano w styczniu na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 267.747 wagonów 15 tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 26.567 wagonów z ładunkami adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 294.314 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z grudniem r. ub. (345.650 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się o 14,9% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (312.170 wagonów) zmniejszył się o 14,2%. W porównaniu ze styczniem r. 1931 (385.981 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 23,7%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1932/1931 rok w styczniu 1932 r. dni roboczych 24	1932/1931 rok w grudniu 1931 r. dni roboczych 24	1932/1931 rok w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procent.	1931 r. w styczniu dni roboczych 25	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
A) **Naładowano:** *)					
Węgla	136.180	164.117	— 17,0%	171.605	— 20,6%
Drzewa	17.019	18.631	— 8,7%	22.599	— 24,7%
Nawozów sztucznych . .	3.472	2.666	+ 30,2%	3.131	+ 10,9%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	1.426	1.581	— 9,8%	2.449	— 41,8%
Rolniczych i aprowizacji .	23.777	26.288	— 9,6%	34.596	— 31,3%
Pozostałych ładunków . .	85.873	98.887	— 13,2%	113.936	— 24,6%
Razem	267.747	312.170	— 14,2%	348.316	— 23,1%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	5.146	7.936	— 35,2%	10.881	— 52,7%
Tranzytem przez Polskę .	21.421	25.544	— 16,1%	26.784	— 20,0%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	294.314	345.650	— 14,9%	385.981	— 23,7%

*) **łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.**

Z powyższego zestawienia widać, że tylko ładowanie nawozów sztucznych zwiększyło się w styczniu w porównaniu z grudniem r. ub. przeszło o 800 wagonów (30,2%), natomiast ładowanie pozostałych ważniejszych towarów, jak również przyjęcie wagonów ładownych od kolei zagranicznych uległy większemu lub mniejszemu spadkowi.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawiają się w styczniu r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1932/1931 rok w styczniu 1932 r. 24 dni roboczych	1932/1931 rok w grudniu 1931 r. 23 dni*) roboczych	1932/1931 rok w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procent.	1931 r. w styczniu 25 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Górnośląskie.	97.402	117.707	— 17,3%	127.968	— 23,9%
Dąbrowskie	28.830	34.627	— 16,7%	32.674	— 11,8%
Krakowskie	9.951	11.780	— 15,5%	10.943	— 9,1%
Razem	136.183	164.114	— 17,0%	171.585	— 20,6%

*) W Zagłębiach węglowych praca w grudniu odbywała się w 23 dniach roboczych z uwagi na święto górnicze dnia 4 grudnia.

Zagłębia	1932/1931 rok			1931 r.	w styczniu 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w styczniu 1932 r. 24 dni roboczych	w grudniu 1931 r. 23 dni*) roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach	w styczniu 25 dni roboczych	
	Z tego załadowano na wywóz zagranicę				
a) **przez:** Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	47.988	58.156	— 17,5%	59.303	— 19,1%
b) **do:** Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch . . .	8.680	10.478	— 17,2%	14.198	— 38,8%
Rumunji	155	279	— 44,4%	186	— 16,7%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.138	9.486	— 35,3%	6.014	+ 2,1%
Rosji i Łotwy	341	186	+ 83,3%	155	+ 83,3%
Razem	63.302	78.585	— 19,4%	79.856	— 20,7%

*) W Zagłębiach węglowych praca w grudniu odbywała się w 23 dniach roboczych z uwagi na święto górnicze dnia 4 grudnia.

Jak widać z powyższej tabeli zagłębie Górnośląskie naładowało węgla w styczniu r. b. mniej niż w grudniu r. ub. przeszło o 20.000 wagonów, zagłębie Dąbrowskie prawie o 6000 wagonów i zagłębie Krakowskie prawie o 2000 wagonów mniej; w ogólnej zaś sumie naładunek węgla zmniejszył się bez mała o 28.000 wagonów (17%). Na wywóz naładowano w styczniu mniej niż w grudniu przeszło o 15.000 wagonów (19,4%).

Norma ładowania węgla w styczniu r. b. wynosiła, jak w miesiącach poprzednich, 8100 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 5674 wagony czyli mniej niż przewidziano normą o 2426 wagonów dziennie, co stanowi—29,3%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5982 wagony ładowano 4058 wagonów czyli mniej od normy o 32,2%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1602 wagony ładowano 1201 wagonów czyli mniej od normy o 25%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 415 wagonów czyli mniej od normy o 19,6%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni w m. styczniu r. b. przedstawia się jak następuje:

Porty	1932/1931 rok			1931 r.	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w styczniu 1932 r. 24 dni roboczych	w grudniu 1931 r. 24 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach	w styczniu 25 dni roboczych	
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	27.433	37,767	— 3,5%	38.019	— 27,8%
Gdynia	23.309	26.264	— 11,3%	18.859	+ 23,6%
Razem	50.742	64.031	— 20,8%	56.878	— 10,8%
	b) w tonnach				
Gdańsk	411.496	566.510	— 3,5%	570.281	— 27,8%
Gdynia	349.636	393.954	— 11,3%	282.888	+ 23,6%
Razem	761.132	960.464	— 20,8%	853.169	— 10,8%

Jak widać z powyższej tabeli w styczniu 1932 r. przeładowano w portach węgla eksportowego mniej niż w grudniu 1931 r. bez mała o 200.000 tonn czyli o 20,8%. Z tego w Gdańsku przeładowano mniej prawie o 155.000 tonn, a w Gdyni prawie o 45.000 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia sięw styczniu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1932/1931 rok			1931 r.	w styczniu 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w styczniu 1932 r. 24 dni roboczych	w grudniu 1931 r. 24 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach	w styczniu 25 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	411.496	566.510	— 27,4%	570.281	— 27,8%
Zboże	17.075	19.879	— 14,1%	19.549	— 12,7%
Cukier	—	1.562	— 100,0%	9.558	— 100,0%
Drzewo	44.178	37.255	+ 18,6%	50.963	— 13,3%
Cement	—	—	—	3.600	— 100,0%
Żelazo	255	540	— 52,8%	3.463	— 92,6%
Produkty naftowe	4.132	3.965	+ 4,2%	2.940	+ 40,5%
Inne ładunki	15.075	24.933	— 39,5%	18.733	— 19,5%
Razem	492.211	654.644	— 24,8%	679.087	— 27,5%
Przywóz					
Ruda żelazna	1.922	6.289	— 69,4%	32.490	— 94,1%
Złom	—	40	— 100,0%	995	— 100,0%
Żelazo	205	125	+ 64,0%	495	— 58,6%
Nawozy sztuczne	129	105	+ 22,9%	4.417	— 97,1%
Inne ładunki	13.676	17.031	— 19,7%	12.723	+ 7,5%
Razem	15.932	23.590	— 32,5%	51.120	— 68,8%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932/1931 rok			1931 r.	w styczniu 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	w styczniu 1932 r, 24 dni roboczych	w grudniu 1931 r. 24 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach	w styczniu 25 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	349.636	393.954	— 11,2%	282.888	+ 23,6%
Cukier	3.495	16.045	— 78,2%	5.455	— 35,9%
Inne ładunki	12.189	14.159	— 13,9%	12.743	— 4,3%
Razem	365.320	424.158	— 13,9%	301.086	+ 21,3%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	1.910	— 100,0%
Złom	540	8.287	— 93,4%	16.705	— 96,8%
Ryż	2 505	2.535	— 1,2%	2.295	+ 9,1%
Nawozy sztuczne	1.485	375	+ 296,0%	555	+ 167,6%
Inne ładunki	5.968	3.634	+ 64,2%	2.018	+ 195,7%
Razem	10.498	14.831	— 29,2%	23.483	— 55,3%

Ogółem wywóz przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię zmniejszył się w styczniu r. b. w porównaniu z grudniem r. ub. o 221.271 tonn czyli o 20,5%, przywóz zaś o 11.991 tonn czyli o 31,2%. Z ważniejszych produktów wywozu zmniejszenie dotyczy głównie węgla, cukru i zboża, podczas gdy wywóz drzewa i produktów naftowych nieco się zwiększył; co zaś się tyczy przywozu, to zmniejszył się wydatnie przywóz rudy i złomu.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię oraz przez granicę lądową przedstawia się w styczniu r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15 tonnowych)

Rodzaj ładunków:	1932/1931 r. w styczniu 1932 r. 24 dni roboczych	w grudniu 1931 r. 24 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach	1931 r. w styczniu 24 dni roboczych	w styczniu 1932 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz:					
Zboże	1.532	1.345	+ 13,9%	2.028	— 24,5%
Mąka	90	99	— 9,1%	611	— 85,3%
Węgiel	60.260	73.292	— 17,8%	70.734	— 14,8%
Drzewo	4.780	4.730	+ 1,1%	7.172	— 33,3%
Bawełna	93	153	— 39,2%	127	— 26,8%
Materjały budowlane	127	116	+ 9,5%	371	— 65,8%
Produkcja przemysłowa	2.830	3.886	— 27,2 %	5.654	— 49,9%
Cukier	254	1.174	— 78,3%	1.210	— 79,0%
Pozostała aprowizacja	2.126	2.387	— 10,9%	3.052	— 30,3%
Inne ładunki	3.034	3.994	— 24,0%	3.786	— 19,9%
Razem	75.126	91.176	— 17,6%	94 745	— 20,7%
Przywóz:					
Zboże	2	757	— 99,7%	27	— 92,6%
Mąka	4	6	— 33,3%	19	— 78,9%
Węgiel	343	255	+ 34,5%	293	+ 17,1%
Drzewo	202	262	— 22,9%	136	+ 48,5%
Bawełna	577	408	+ 41,4%	682	— 15,4%
Materjały budowlane	332	340	— 2,3%	541	— 38,6%
Produkcja przemysłowa	1.820	2.989	— 39,1%	6.538	— 72,2%
Ruda żelazna	106	688	— 84,6%	2.382	— 95,5%
Pozostała aprowizacja	1.266	1.600	— 20,9%	1.798	— 29,6%
Inne ładunki	2.143	2.909	— 26,3%	3.366	— 36,3%
Razem	6.795	10.214	— 34,5%	15.782	— 56,9%

Jak widać z powyższej tabeli wywóz ogólny zmniejszył się o 16.050 wagonów (17,6%), przywóz zaś o 3.419 wagonów (34,5%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 stycznia 1932 r. wynosił:

Parowozów 5407, w porównaniu ze styczniem r. 1931 (5372) więcej o 0,7%. W naprawie było parowozów 11,61%, mniej niż w tymże okresie czasu r. ub. (14,63%) o 3,02%.

Wagonów osobowych było 12088, więcej niż w r. 1931 (11998) o 0,75%. W naprawie było wagonów osobowych 7,81%, mniej niż w r. 1931 (9,27%) o 1,46%.

Wagonów towarowych było 161.276, więcej niż w r. 1931 (154.430) o 4,4%. W naprawie było wagonów towarowych 3,42%, mniej niż w roku 1931 (3,89%) o 0,47%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w styczniu r. b. ilości następujące:

parowozów towarowych	5
wagonów bagażowych	15
„ towarowych	250

Na 1 lutego r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	29.918
węglarek	35.900
platform	12.676
innych	394
Razem	78.888

(na 1 stycznia 1932 było w rezerwie 68.848 wagonów).

Przebieg pociągów w styczniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.176.235	poc. km.
„ towarowym	3.051.877	„ „
Razem	8.228.112	poc. km.

W porównaniu z grudniem r. 1931 (8.737.565 poc. km.) ogólny przebieg pociągów w styczniu r. b. zmniejszył się o 5,8%, w porównaniu zaś ze styczniem r. 1931 (9.550.206) zmniejszył się o 13,8%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w styczniu r. b. jak następuje:

W miesiącu styczniu 1932 r. taryfy osobowe wewnętrzne nie doznały żadnych zmian szczególnych, natomiast w zakresie taryf osobowych zagranicznych z dniem 1 stycznia 1932 wszedł w życie dodatek I do taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Europą a Azją tranzytem przez Syberję w kierunku do Polski i przez Polskę — zawierający nieznaczne zmiany warunków przewozu.

W zakresie taryf towarowych wewnętrznych z dnia 1 stycznia 193 2r. wprowadzono szereg drobnych zmian i uzupełnień. Z powyższą datą wszedł w życie dodatek II do taryfy towarowej Górnośląskiej Komunikacji Sąsiedzkiej i dodatek II do taryfy kolejowej na przewóz towarów w komunikacji sąsiedzkiej na Górnośląskich Kolejach Wąskotorowych.

W zakresie taryf towarowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować wprowadzenie z dniem 21 stycznia 1932 r. nowego regulaminu przewozu wagonów prywatnych kolejami żelaznemi w ramach taryfy Międzynarodowej (T. M. T.), dalej, zaznaczyć należy wejście w życie z dniem 1 stycznia 1932 dodatku II do taryfy towarowej Polsko-Rumuńskiej na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowemi Gdynią i Gdańskiem z jednej strony, a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony. Jednocześnie, z dniem 1 stycznia r. b. wszedł w życie dodatek 3 do zeszytu 1 do związkowej taryfy polsko-górnośląsko-niemieckiej. Z dniem 1 stycznia 1932 r. weszła w życie cz. I i II taryfy towarowej niemiecko-czeskosłowackiej; również z datą 1 stycznia r. b. wprowadzono do taryfy towarowej polsko-niemieckiej cz. I, cz. II zesz. 1, 2 i 3 następujące dodatki, które uzupełniają dotychczasową redakcję: dodatek III do cz. I taryfy powyższej, dodatek III do cz. II zesz. 1 tejże taryfy, dodatek II do cz. II zesz. 2, dodatek I do cz. II zesz. 3 do tejże taryfy, oraz dodatek IV do przepisów kierunkowych tejże taryfy.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w styczniu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	19.299.686	zł.
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych	817.461	„
c) „ towarów	52.193.863	„
d) uboczne	941.621	„
Razem	73.252.631	zł.

W porównaniu z grudniem 1931 r. (84.481.752 zł.) wpływy w styczniu r. b. zmniejszyły się o 13,3%, a w porównaniu ze styczniem r. 1931 (90.985.925 zł.) zmniejszyły się o 19,5%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59281. 23.III.32. 8.000.